

# QUELQUES PRIX, QUELQUES RENDEMENTS, OBTENUS DANS UNE EXPLOITATION FORESTIÈRE DU CAMEROUN

par M. HALLEY

**N. D. L. R.** — M. HALLEY, personnalité bien connue dans tous les milieux forestiers du Gabon, de Côte d'Ivoire et du Cameroun, a occupé pendant plusieurs années les fonctions de chef d'exploitation de la Compagnie Française du Cameroun. Beaucoup d'exploitants nous ayant demandé des articles sur les prix de revient et sur le rendement des divers engins, nous sommes heureux de publier l'étude ci-après, que M. HALLEY présente en liaison avec la Division des Exploitations Forestières du Centre Technique Forestier Tropical, et qui fournit des informations précises sur un cas concret ayant donné lieu à l'établissement d'une comptabilité détaillée.

Il était toutefois délicat, pour nous, de publier les valeurs absolues des prix de revient eux-mêmes. Nous nous sommes contentés d'indiquer, en pourcentage, la répartition des divers postes de dépenses, renseignement déjà fort utile qui intéresse certainement tous ceux qui s'occupent d'exploitations forestières.

## ABOUT PRICES AND YIELDS OBTAINED BY A FOREST EXPLOITATION IN CAMEROON

### SUMMARY

The following article details the distribution of expenses of a Cameroon forest exploitation whose particulars have been made available to us :

1° In the first part headings refer to : Staff wages, Sundry Supplies, Tractors and other Vehicles, General expenses, Writing off, Taxes ;

2° In the second part they are related to the various operations such as ; Survey, Felling, Removal, Bucking, Sapwood removal-Barking, Preservation, Road building and maintenance, Truck loading, Road transport, Unloading and Overhead expenses.

## ALGUNOS PRECIOS Y RENDIMIENTOS CONSEGUIDOS EN UNA EXPLOTACION FORESTAL EN CAMERUN

### RESUMEN

El siguiente artículo indica la distribución de los gastos de una explotación forestal en Camerun cuyos característicos nose han sido comunicados.

1° Los relativos a : Estipendio del personal, Abastos diversos, Tractores y otros vehículos, Trabajos varios, Amortización, Impuestos.

2° Los relativos a tales operaciones como : Prospección, Corta-Saca de la corta: Tronqueo, Descortezamiento-Preservación Construcción y Conservación de los caminos, Transportes carreteros, cargamento Descargamento de camiones Gastos.



Photo Allouard.

Coll. C. T. F. T.

Détail de fixation de la poutre d'Azobé augmentant la portée de l'arche.

## GENÈSE DE L'ENTREPRISE

L'idée naquit un peu avant la fin de la guerre.

La victoire prête à se donner paraissait prodigue des plus riches espérances, on pensait encore, qu'à son avènement, les perspectives économiques les plus prospères allaient apparaître ; les décombres accumulés un peu partout sur le chemin du triomphe appelaient une reconstruction immédiate entreprise avec des moyens nouveaux, des méthodes modernes, des conceptions bouleversantes.

Les forêts d'Europe passaient pour ravagées, incapables pour de longues années de fournir le bois dont les multiples besoins allaient apparaître et risquaient de n'être point satisfaits.

Il ne paraît donc pas autrement surprenant que des esprits avisés aient pensé aux forêts tropicales pour fournir à l'Europe transformée, sitôt la guerre, en vaste chantier de reconstruction, l'appoint nécessaire à ses demandes qui devaient être considérables.

Tout ce qui avait été fait jusqu'alors dans nos forêts tropicales paraissait insuffisant, manquant d'envergure, passait pour pratiqué par des entreprises pusillanimes, il s'agissait de faire passer la production de certaines de nos colonies qui restait toujours bien au-dessous de 100.000 tonnes annuelles, à un chiffre plusieurs fois supérieur.

La forêt aux possibilités estimées par des reconnaissances aériennes pour sommaires qu'elles fussent, apparaissait inépuisable, dès lors qu'on chiffrait ses ressources en ne retenant que 2 éléments d'appréciations : tonnage et superficie.

C'est au Cameroun que revint l'honneur des 2 premières expériences concernant l'installation de scieries à grand débit.

Les difficultés de se procurer en France le matériel nécessaire incitèrent les promoteurs à se tourner

vers les U. S. A., dont la supériorité du matériel de guerre venait d'affirmer les conceptions modernes et révolutionnaires.

La Compagnie Française du Cameroun, celle des 2 entreprises dont nous nous occuperons aujourd'hui prévoyait une scierie dont la capacité resterait très inférieure à celle qu'on obtient d'une installation identique aux U. S. A., on la retenait pour 2.500 à 3.000 m<sup>3</sup> de produits finis par mois.

L'approvisionnement de cette scierie devait être assuré par des achats locaux pour une partie négligeable et, pour le principal, par

l'exploitation d'une parcelle de forêt sise dans les meilleures conditions d'emplacement par rapport au centre industriel.

Cette exploitation forestière pouvant compter plusieurs chantiers forestiers, devait donc être à même de fournir à l'usine de sciage, des tonnages susceptibles d'atteindre, au plein du rendement escompté, 80 à 100.000 t. annuelles.

Disons tout de suite que pour diverses causes concernant plutôt la technique du sciage et la réalisation commerciale, cette production ne fut jamais atteinte et se limita pour l'ensemble des années 1951 et 1952 à 100.000 t. en chiffres ronds.

C'est des résultats obtenus pendant ces 2 années sur les chantiers forestiers que nous nous entretenons aujourd'hui.

## LES FORÊTS A EXPLOITER

Lorsqu'il s'agit pour la Compagnie Française du Cameroun d'obtenir une superficie forestière suffisante pour assurer une production de l'ordre de celle qui devait être atteinte, la tâche fut malaisée, faut-il le dire.

L'exploitation forestière était pratiquée au Cameroun depuis avant la guerre de 1914 par les Allemands, par les Français ensuite et toutes les zones riches et d'accès facile étaient bien entendu occupées.

Que pouvait-il rester ? des régions vides des essences appréciées, exploitées ou non dans le passé, ou encore des zones géographiquement difficiles ou impossibles à l'exploitation forestière normale.

C'est dans ces conditions que la Compagnie Française du Cameroun a dû se contenter, et ceci est facilement vérifiable sur la carte, des zones laissées disponibles après distribution de concessions à des demandeurs plus anciens. Il lui fut

donc attribué 250.000 hectares en 2 lots dont seul celui de 200.000 hectares fut partiellement mis en exploitation.

Ces forêts étaient situées sur la rivière Dibamba (en amont de son cours navigable) et les seules voies d'évacuation possible n'atteignaient que la partie ouest du polygone attribué. C'était pour l'avenir la perspective de devoir s'avancer toujours plus loin en étirant jusqu'à plus de 80 km un réseau routier de construction et d'entretien particulièrement difficile.

Dès l'attribution du permis de coupe des prospections furent entreprises. On peut regretter que les essais de prospection aéronautiques tentés à plusieurs reprises n'aient pu aboutir du fait du

mauvais temps et de l'utilisation d'avions non spécialisés. Les prospections à terre n'eurent qu'un rendement médiocre par suite du manque de personnel adapté à ce travail particulièrement difficile. Néanmoins leurs premiers résultats permirent le démarrage de l'exploitation sur 2 chantiers différents sis à une trentaine de kilomètres l'un de l'autre : Bonépoupa et Abogbo.

Par la suite des prospections méthodiques furent entreprises, comportant l'étude des voies d'accès futures. Ces prospections furent menées de telle sorte qu'elles permirent d'avoir devant soi, tous les renseignements nécessaires à l'établissement d'un programme d'exploitation valable pour plusieurs années.

### LE MATÉRIEL EMPLOYÉ ET SES CONDITIONS DE TRAVAIL

Le matériel fut acheté aux U. S. A. il se composait :

— de tracteurs à chenilles International TD 18 et de Caterpillar D8 préposés aux constructions de routes et au débardage ;

— d'une niveleuse auto-patrol International TD 14 et d'un scraper, pour la construction et l'entretien des routes ;

— de tracteurs à roues DW 10 Caterpillar avec remorque Athey et de Camions International KB 11 avec remorques Fruehauf pour le transport ;

— le déchargement des grumes et leur mise sur allèges étaient assurés par un derrick animé par un moteur Caterpillar D315.

Le matériel d'exploitation comportait en outre des véhicules de service : Dodge 4x4, Jeeps Pickups, des groupes divers fournissant lumière et force, une embarcation du type pinasse, des moto-pompes, compresseur, bétonneuse, etc...

Je donnerai, en passant, une appréciation rapide sur le matériel utilisé.

Au Cameroun, dans la zone forestière il pleut énormément, les pluies atteignent 4 m dans l'année (contre 2 m par exemple au Gabon et 60 cm en France). Les chantiers sont donc, la plupart du temps transformés en bourbiers. Les routes deviennent impraticables, c'est dans ces conditions qu'il faut produire avec une régularité suffisante pour ne pas nuire au rythme de l'usine de sciage. Quelques mois seulement sont moins pluvieux, janvier à avril, ce sont ceux que l'on choisit pour

entreprendre et mener à terme si possible les gros travaux de terrassement et de génie civil.

Il est donc demandé au matériel un effort constant soit qu'il ait à travailler dans des conditions déplorables en période de pluies soit qu'il ait à fournir un effort supplémentaire au moment des gros travaux d'avance.

L'exploitation de notre forêt portait sur une quarantaine d'essences différentes, la plupart en bois lourd et très lourd (Azobé en particulier). Le débardage de ces bois demande donc des engins aussi puissants que possible, et à cet égard les TD 18 International avec leurs 90 HP, nous ont donné de moins bons résultats que les D8 avec leurs 130 HP, il n'était en effet pas rare d'avoir à débarder des grumes de plus de 10 tonnes. Cette appréciation ne porte nulle atteinte à leurs qualités mécaniques qui sont excellentes dans les 2 cas. Il aurait fallu remplacer les TD 18 par des TD 24.

*Chargement d'un deuxième lit de billes sur un DW 10 avec remorque Marlin.*

Coll. G. T. F. T.

Photo Allouard.



Les transports routiers étaient assurés, comme nous l'avons vu par des tracteurs à roues Caterpillar DW 10 à remorque Athey capacité 20 t., et par des camions KB 11 International remorque Fruehauf à 2 essieux. Capacité également 20 t.

Les DW 10 sont impeccables du point de vue robustesse, et ils sont avantageux sur les routes en bon ou moyen état.

Les remorques Athey que nous employions étaient trop courtes, elles n'acceptaient pas de grumes de plus de 7 m 20 de long ; il devenait ainsi, faute de moyen adéquat pour gerber, impossible de charger l'attelage à sa capacité théorique de 20 t.

Les camions KB 11, à essence, munis de 2 essieux tracteurs à l'AR, nerveux et puissants nous ont toujours donné satisfaction, je considère que ce sont les meilleurs camions que j'ai connus sur les

exploitations forestières. Ceux que nous avons employés depuis 4 et 5 ans avaient eu plusieurs fois leur moteur refait, après un usage normal, cependant les châssis ne connaissaient pour ainsi dire jamais de détérioration.

L'utilisation de ces camions avec des remorques extensives Fruehauf dont certaines étaient dotées de monte-grumes Martin, permettait le transport de fûts de toutes longueurs (12 à 15 m n'étaient pas rares) on utilisait ainsi presque à leur maxima la capacité de portage de ces engins.

Un mot du derrick affecté au déchargement des camions et au chargement des allèges : dispositif très pratique et robuste, flèche d'une portée de 11 m, desservant 180° autour de l'engin, capacité 25 t. à 4 m 50. Possibilités de manutention plus de 300 t. en 10 heures.

### MODE DE CALCUL DE L'AMORTISSEMENT

Dans l'étude qui suit, concernant les prix de revient, je me suis inspiré pour le calcul des amortissements, non pas de la valeur du matériel existant sur les chantiers lors de leur mise en activité mais de la valeur du matériel nécessaire à la production que nous avons atteinte au cours des années 1951-52.

En effet, la Société disposait d'un matériel numériquement plus important que celui nécessaire. Cependant son état était, lorsque fut venu le moment d'une production normale, tel, qu'il était le plus souvent inutilisable ou superflu ; connaissant les capacités de rendement de mon matériel, je n'ai tenu compte que de celui qui était effective-

ment nécessaire à remplir le programme qui était demandé. Mais l'amortissement a été calculé sur le prix de remplacement du matériel en cause, lors de l'établissement de mes statistiques et non sur sa valeur d'acquisition. En outre, j'ai toujours considéré qu'en matière de tracteurs et de camions il fallait toujours compter une machine arrêtée pour 3,2 étant au travail la troisième en révision ou en réserve.

C'est donc en partant de ces données que les calculs d'amortissement ont été faits, il conviendra de s'en souvenir lorsque des détails plus poussés apparaîtront.

### SCHÉMA DES OPÉRATIONS D'EXPLOITATION

Les diverses phases de la production ont été classées comme suit :

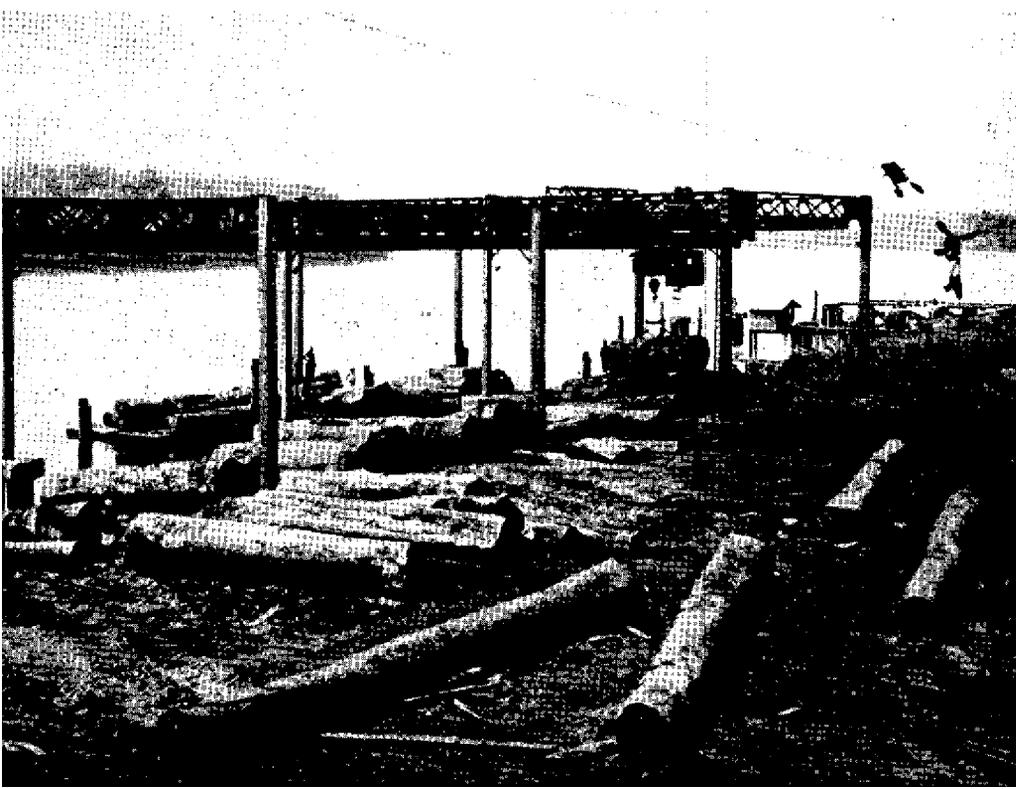
#### Prospection :

##### A. — TOPOGRAPHIE SOMMAIRE MAIS SUFFISANTE

Layonnage en rectangles de 1 000 m × 1 000 m. Comptage des essences exploitables sur le 1/3 de la superficie.

*Le monorail est utilisé pour le déchargement des plates amenant les grumes à la scierie.*

Photo Allouard. Coll. C. T. F. T.



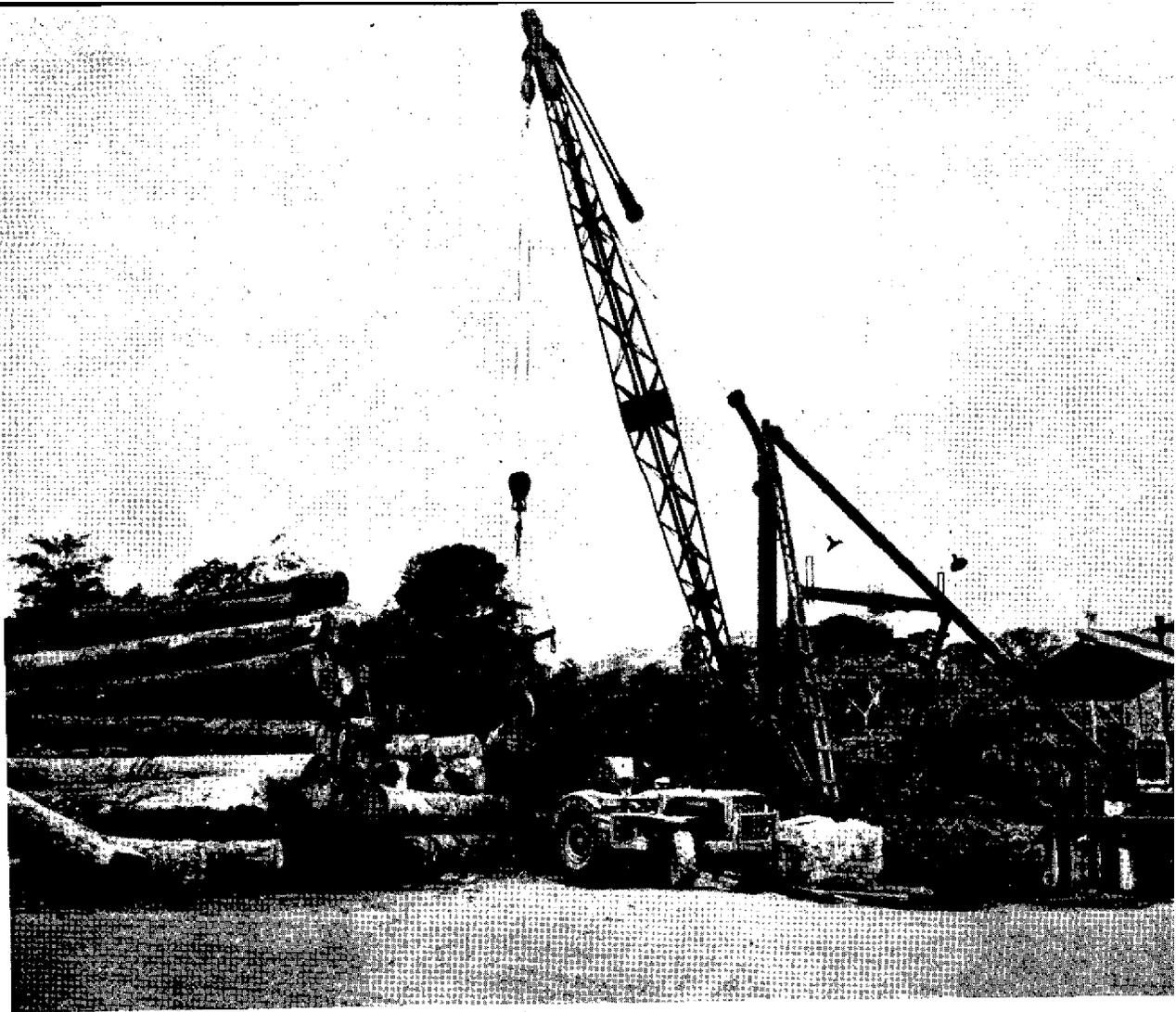


Photo Allouard.

Coll. C. T. F. T.

*Derrick actionné par un moteur de D6 utilisé au chantier d'Obogbo pour le déchargement de véhicules routiers et la mise à l'eau pour le stockage des billes.*

**B. — RECHERCHES D'ITINÉRAIRES POSSIBLES POUR LES ROUTES PRINCIPALES OU LES ROUTES SECONDAIRES.**

**Abattage :**

- Repérage des arbres.
- Abattage proprement dit.

**Débardage :**

- Recherche de voies d'accès aux arbres.
- Débroussaillage sommaire des voies d'accès à la main ou au bulldozer.
- Elingage, débardage jusqu'au parc.

**Tronçonnage :**

- Etêtage et éventuellement coupe de la culée d'abattage au pied de l'arbre.
- Tronçonnage au parc après débardage, généralement par des tronçonneuses mécaniques.

**Desaubierage :**

- Ecorçage, désaubierage, cryptogylage (pour certaines essences fragiles).

**Construction de routes :**

- Etude des routes, profil en long et en travers, cubatures.

Débroussaillage sur 20 m. Dessouchage par divers moyens, des arbres encombrant la plateforme.

Terrassements au bulldozer sur 8 m.

Ponts, ponceaux, canivaux latéraux, écoulements en buses, etc...

Empierrement partiel (gravillon de laterite).

Entretien des routes.

**Evacuation :**

- a) Chargement sur camions.
- b) Transport proprement dit.
- c) Déchargement des camions et mise sur allèges.

**Frais généraux d'exploitation :**

Services généraux divers, spéciaux à l'exploitation, à l'exclusion des frais généraux de direction.

Lorsque nous arriverons au prix de revient de chacune de ces opérations il conviendra de se souvenir que les principes suivants ont été retenus :

Chacun de ces postes comporte une quote-part :

- des frais de personnel européen ;
- des frais de personnel africain ;
- des frais de véhicules, en retenant que les



Photo Allouard.

Coll. C. T. F. T.

Pont sur une route d'exploitation.

frais de véhicule comportent eux-mêmes, leur amortissement, leurs frais d'entretien, de carburants, de conducteur, etc...

— fournitures qui lui sont propres, etc...

Par exemple : pour la prospection, qui comporte plusieurs européens, ceux-ci ont été décomptés pour leurs salaires et charges ; les africains également. Ce service a disposé à divers moments d'un ou plusieurs véhicules de transport. Ceux-ci sont décomptés à leur prix-jour lequel comporte amortissement, entretien, carburant, etc...

Les fournitures, bâches, boussoles, machettes qu'il a consommées, lui sont directement imputées bien entendu.

C'est sur le volume de bois recensé, réduit de 10 % que sont ventilées alors les dépenses de prospection, on obtient ainsi un prix ramené à la tonne qui donne une approximation suffisante.

#### RÉPARTITION DES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE DÉPENSES

Avant d'arriver à l'imputation des dépenses, il a fallu bien entendu dresser la liste de celles-ci. Il est intéressant de voir la part respective de chaque type de dépense.

#### RÉPARTITION DES FRAIS PAR NATURE DE DÉPENSES (frais généraux de direction non compris)

	Pourcentage	
	Dé- tails	En- semble
<b>1° Emoluments européens :</b>		
a) Salaires fixes et primes à la production ou de fin d'année.		
b) Frais de recrutement à la métropole. Voyages. Congés payés au tarif colonial. Service social. Frais familiaux. Soins médicaux. Assurances (soit 80 % des salaires fixes).....		20,3%
<b>2° Main-d'œuvre africaine :</b>		
Salaires. Rations. Recrutements. Voyages. Soins médicaux.....		14,5%
<b>3° Fournitures diverses :</b>		
Petit outillage mécanique d'usure courante.....	0,6%	
Fournitures générales, ingrédients divers, Fournitures d'exploitation: Lances à boucle. Esses forestières. Limes. Haches. Machettes. Outils de terrassement. Câbles et cordages. Scies passe-partout, etc.....	1,6%	
Matériaux de construction, entretien d'immeubles : Bois débités, menuiserie, ciment, nattes, tôles de couverture, cailloux, empierrage des routes.....	2%	
		3,1%

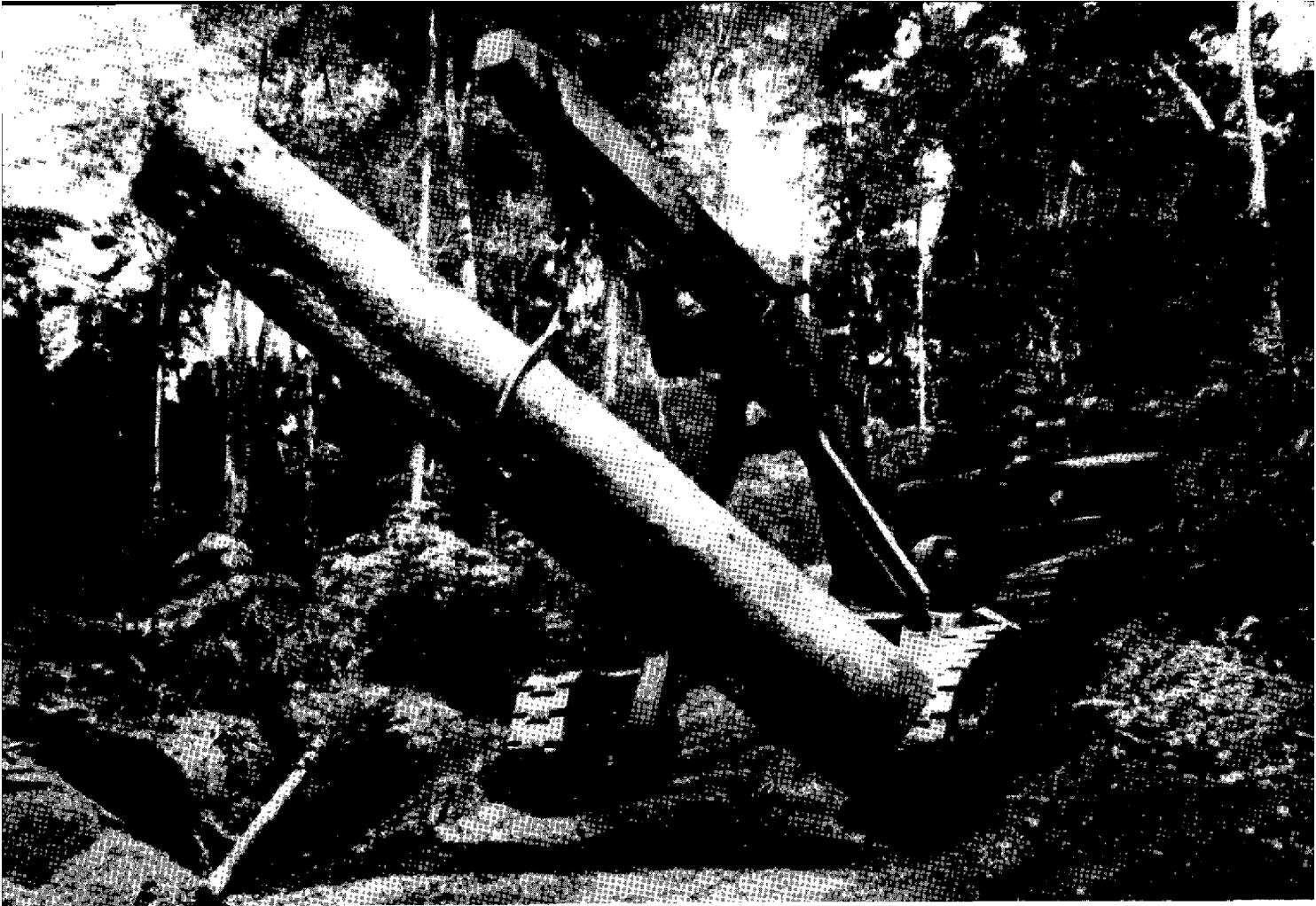


Photo Allouard.

Coll. C. T. F. T.

Chargement à l'arche à chenilles. L'arche porteuse se déplace avec une bille d'Azobé.

RÉPARTITION DES FRAIS PAR NATURE DE DÉPENSES (Suite)

	Pourcentage	
	Détails	Ensemble
Pièces pour tronçonneuses mécaniques	0,9%	9,2%
Cryptogyl pour préservation bois tendre	0,7%	
Fournitures pour prospections	0,3%	
4° Tracteurs. Camions transporteurs. Véhicules de service et groupes divers : Pièces de rechange. Pneus. Intervention atelier général de l'entreprise		14,7%
5° Carburants et lubrifiants		12,2%
6° Frais généraux de l'exploitation proprement dite		0,5%
7° Amortissement du matériel mécanique (au prix de remplacement)		27,7%
8° Taxes d'abatage		0,9%
Total		100

Par rapport à l'avant-guerre on remarque que les charges de personnel métropolitain ou africain se sont accrues ; pour les premiers, les voyages et le logement des familles sont une lourde dépense pour les employeurs ; pour les seconds, les progrès sociaux sont en cause, et encore tout n'est pas dit sur cette question.

Cependant l'accroissement du matériel a permis de diminuer numériquement l'effectif africain mais n'a jamais représenté une économie véritable. Cela n'a été qu'un palliatif au manque de main-d'œuvre, dont souffrent toutes les entreprises africaines.

La mécanisation coûte cher, tout le monde l'a constaté, tant par son entretien proprement dit que par l'amortissement raisonnable qui doit en être fait en vue d'un renouvellement qui se pose un jour ou l'autre.

RÉPARTITION DES DÉPENSES PAR OPÉRATION

En possession de nombreux chiffres établis sur 2 années d'exploitation à un rythme raisonnable, je me suis efforcé de déterminer le prix, charges com-

prises, de chacune des opérations d'exploitation telles que décrites ci-dessus et j'ai pu dresser le tableau suivant :

DESCRIPTION DE L'OPÉRATION		Proportion du prix de revient au m <sup>3</sup> (1)	Proportion du prix de revient au m <sup>3</sup> (1)
<b>Prospections :</b>			
Recherches, comptage.....		0,7%	
<b>Abattage :</b>			
Volume moyen des arbres abattus (brut) .....	11,860 m <sup>3</sup>		
Densité des arbres abattus à l'hectare .....	30 à 40 m <sup>3</sup>		
Rendement quotidien d'un abatteur .....	7,735 m <sup>3</sup>		
Coût de l'abattage .....		3,1%	
<b>Débardage (2) :</b>			
En général 1 tracteur sur 3 ouvre les routes de débardage, les 2 autres débardent effectivement et sont seuls à produire.			
Ces derniers ont un rendement quotidien :			
quand il s'agit de Caterpillar D8, de .....	81 m <sup>3</sup>		
quand il s'agit de International TD. 18 de .....	49 m <sup>3</sup>		
Le rendement moyen de l'ensemble de nos tracteurs utilisés au débardage (débrousseur compris, était ramené à une moyenne de. 45 m <sup>3</sup>			
Les débardages se sont effectués sur une distance moyenne aller-retour de ..... 1.441 m <sup>3</sup>			
Terrain dur et montagneux le plus souvent. Coût du débardage.....		17,3%	
<b>Tronçonnage :</b>			
Sont comprises dans ce titre les opérations consistant à mettre au net aux 2 extrémités le fût sur le lieu de l'abattage (tronçonnage au passe-partout), à exécuter les découpes fixées, sur parc, avec scies à tronçonner mécaniques, à décoller les billes obtenues pour marquage, pose des essés, etc...			
Le tronçonnage mécanique est encore, quels que soient les appareils utilisés, une opération extrêmement coûteuse et fertile en complications de toutes sortes. Tronçonnage mixte, passe-partout ou tronçonneuse mécanique, rendement à l'homme-jour ..... 3,423 m <sup>3</sup>			
Volume moyen des grumes tronçonnées .....	4,274 m <sup>3</sup>		
Coût au m <sup>3</sup> dans majorité de bois durs, y compris affûtage des chaînes, carburant, etc.....		7,2%	
<b>Désaubierage. Ecorçage. Cryptogglage :</b>			
Ne s'applique qu'à certaines grumes en général réservées à l'exportation. Iroko. Pieux d'Azobé. Grumes d'Ilongba.....			
		1,4%	
<b>Constructions et entretien routes :</b>			
Nous avons distingué nos voies d'évacuation en :			
a) <b>Routes principales :</b>			
Largeur 8 mètres, plus fossés.			
Rampes en charge n'excédant pas 7 %.			
(1) C'est le m <sup>3</sup> qui est repris comme unité d'expression. Comme nous exploitons toute une gamme de bois divers allant de 600 à 1.300 de densité, on peut admettre que ces mêmes chiffres sont valables pour l'unité tonne.			
(2) Le coût d'un tracteur-jour s'établit comme suit :			
carburant lubrifiant .....	2.260		
entretiens-réparations .....	5.114		
amortissement sur 4 ans .....	4.590		
Total .....	11.964 C. F. A.		
Ponts en matériaux durs ou bois dur. Ponceaux en buses. Entretien fréquent à l'auto patrol. Empierrage partiel.			
b) <b>Epis carrossables :</b>			
Routes étroites à durée limitée. Rampes jusqu'à 9 %.			
Ponts et ouvrages traités pour utilisation provisoire.			
Nous avons établi qu'en 1951-52 ces voies de cumulation nous revenaient à 764.110 fr. le km. pour les routes principales et à 254.703 fr. pour les épis provisoires.			
Considérant le kilométrage nécessaire pour l'évacuation d'un tonnage déterminé, nous avons obtenu pour ces mêmes années de référence une dépense moyenne au m <sup>3</sup> de.....			17,9%
<b>Chargement sur camions :</b>			
C'est un problème qui donne lieu à beaucoup de discussions. La nécessité d'utiliser à plein la capacité de portage en lourd des véhicules employés contraint à « gerber » sur les ensembles-porteurs.			
Lorsque l'on n'emploie pas le monte-grumes mécanique, solution qui nous a donné toute satisfaction à notre chantier d'Abogbo, on ne peut réaliser cette opération qu'à l'aide d'une sorte de grue capable de soulever à plus de 2 m. des grumes, qui pèsent parfois plus de 10 t., et avec une flèche débordant suffisamment.			
Cet engin doit être souple et mobile pour se mouvoir sur des parcs encombrés et souvent transformés en borbier ; à ma connaissance il n'existe pas. Chacun y pourvoit comme il peut. A notre chantier de Bonepoupa, nous avons employé une arche de débardage dont le col de cygne était prolongé par une pièce de bois dur résistante, formant potence, avec à l'extrémité une poulie coupée.			
Ce procédé avait l'inconvénient d'immobiliser un tracteur International.			
Si ce tracteur n'a pas à attendre la venue des camions, il peut aisément charger, en en gardant une partie, une centaine de m <sup>3</sup> par jour. Avec les élingueurs, pointeurs et autres préposés à ce travail .....			
			7,5%
<b>Transport routier :</b>			
Le principal moyen de réduire cette dépense consiste à accélérer le plus possible la rotation des véhicules, à n'en point laisser attendre des heures durant après leur chargement ou leur déchargement, à s'efforcer de les charger au plein de leur raisonnable capacité, à effectuer des voyages sans arrêts inutiles. Sur l'exploitation de la Compagnie française du Cameroun, nous n'avons jamais atteint à ce sujet des résultats satisfaisants :			
Volume moyen transporté par voyage de véhicule .....	12,247 m <sup>3</sup>		
Coût du transport sur 21 km. 500 AR.....			23,9%
<b>Déchargement camions et mise sur allèges :</b>			
A l'aide d'un derrick : chargement de plates ou chaldans d'une cinquantaine de tonnes, ou stockage à quai .....			
			1,3%
<b>Frais généraux d'exploitation (frais généraux de direction non compris) :</b>			
Comportent une quote part d'Européen (Direction, entretien immeubles et secrétariat), fournitures de bureau, entretien mobilier, éclairage et glacière, voiture direction, amortissements et enfin taxes d'abattage, soit au m <sup>3</sup> .....			
			18,5%



Photo Allouard.

Coll. C. T. F. T.

*Un camion International K. V. 11 portant une grosse bille d'Azobé.*

Nous venons ainsi de passer en revue les différents postes de travail de l'exploitation forestière et d'avoir un aperçu des rendements obtenus et du coût de chacun d'eux.

Cet exposé peut soulever des quantités de critiques quant aux conceptions qui ont présidé à mes ventilations et à mes calculs, les résultats finaux seuls demeurent et restent invariables.

Concernant plus spécialement l'aspect de la forêt où ont porté nos efforts et la nature des essences rencontrées, j'apporterai les quelques précisions suivantes :

Nous avons, en 1952, comme je l'ai dit, exploité 42 essences différentes, beaucoup d'entre elles ne l'étaient qu'à titre expérimental, puisque 25 d'entre elles étaient représentées par moins de 10 exemplaires tandis que 5 seulement dépassaient 100, notamment 3216 Azobé, 572 Ilomba, 386 Doussié, 412 Bilinga, etc...

C'est à l'échelon forêt que notre tâche fut la plus aisée. Il restait à l'usine de sciage le soin de débiter 42 essences différentes, de comportement, de densité divers dont l'Azobé représentait à lui seul 63 % du volume.

Grâce à l'effort de prospection commerciale en-

trepris dès 1951 par le Bureau de Paris, en accord avec la Société Nationale du Cameroun et la Société des Bois du Cameroun, auprès des grandes collectivités (notamment la S. N. C. F. qui se montra particulièrement compréhensive et consentit à passer un contrat très important de traverses et de fonds de wagons), grâce également aux efforts de la Direction Générale et de son dynamisme, les bois durs trouvaient peu à peu leur emploi et l'on pouvait prévoir le moment où la demande dépasserait l'offre, et ce, à des prix très convenables.

L'expérience paraissait donc très près de réussir et le plus difficile était réalisé : aménagement de la forêt, organisation rationnelle des transports, formation du personnel tant européen qu'africain, prospection commerciale, adaptation du matériel qui avait été conçu pour des essences légères.

Il est donc infiniment regrettable que les Pouvoirs Publics n'aient pas cru devoir continuer leur concours et les intérêts privés qui avaient déjà fait un énorme effort financier ne crurent pas pouvoir, devant cette prise de position, continuer à assumer seuls la charge d'une telle entreprise.

La belle forêt où mes collaborateurs et moi avions peiné, se referma sur son mystère et l'orgueilleuse présence de l'homme s'effaça.